FALANDO SERIO

Manter a regularidade mensal do CENTRO-OESTE tem sido uma de nossas maiores preocupações, diante das festas de fim de ano, férias, carnaval e da insuficiência de estrutura da SOCIEDADE DE MODELÍSMO FERROVIÁRIO DE BRASÍLIA, que aos poucos vamos construindo. À conta do compromisso com a pontualidade, nos permitimos experimentar algumas alternativas gráficas e cometemos algumas falhas e omissões que você deve ter notado.

Aos perfeccionistas, pedimos desculpas por este comportamento apenas aparentemente descuidado e seguimos em frente. Não temos tempo para continuar parados à espera de uma perfeição que, de outra forma, nunca chegaria. Grandes acontecimentos estão afetando toda a vida nacional, por obra e graça de um povo que não aceita mais ser apenas objeto das decisões, e não teria cabimento continuarmos passivamente esperando que outros desenvolvam para nós o modelismo ferroviário brasileiro, enquanto suspiramos de admiração pelo desenvolvimento já alcançado por europeus e norte-americanos.

Quando exaltamos a iniciativa, a operosidade e a engenhosidade dos norte-americanos e criticamos o fraco modelismo ferroviário nacional, estamos apenas fazendo aquilo que eles não fazem: Estamos perdendo tempo e passando atestado de nossa própria inoperância.

Neste número:

CENTRO-OESTE
Fev/85
Ano 2
Nº 3
Boletim Informativo da SOCIEDADE DE MODELISMO FERROVIÁRIO DE BRASÍLIA - S.M.F.B

BOLETIM

TÁ NA HORA DA ONÇA BEBER ÁGUA

Passadas as festas do Natal, Ano Novo e Carnaval, sentimos a necessidade de passar dos inicialmentes aos finalmentes.

Três assuntos fundamentais esperam por nós na próxima reunião do dia 2 de março, às 15 horas, em nossa sede provisória, à SQS 306, bloco D, ap. 606: quem, onde, quando e como irá tentar obter uma sala para sediar as próximas reuniões e para a construção de nossa primeira maquete? O relacionamento e os conhecimentos de cada um podem ser de grande utilidade, para definirmos esta linha de ação.

Os outros dois assuntos são igualmente importantes: o estabelecimento de uma taxa tendo como base as despesas implícitas nos planos de ação; e medidas práticas administrativas, como abertura de conta corrente em nome da SMFB, livro de presença, registro fiscal, recibos etc.

VAMOS EXPANDIR O CENTRO-OESTE A OUTRAS REGIÕES?

O comparecimento de novos modelistas à reunião de visita à maquete do Sávio, no primeiro sábado de fevereiro, demonstrou o acerto da iniciativa de editar o CENTRO-OESTE.

Compareceram o Ricardo e o Alexandre Baraneira (577-1690), o Ricardo (234-1765), o Luís Alberto (233-9646), Wilson (273-4299) e o pessoal já conhecido: Eduardo, Sturtz, Gilberto, José Alberto, Luís Mendes, Flávio e, é claro, o anfitrião, Sávio.

Agora, que o custo do CENTRO-OESTE torna-se maior, propomos a todos uma idéia capaz de diluir o ônus e consolidar sua estrutura, de forma a podermos nos lançar a um vôo mais alto: expandir gratuitamente sua distribuição a outras regiões, habilitando-o a veicular mensagens de um número maior de lojistas, a preços praticamente simbólicos. Venha e dê a sua sugestão.

ESCRITÓRIO

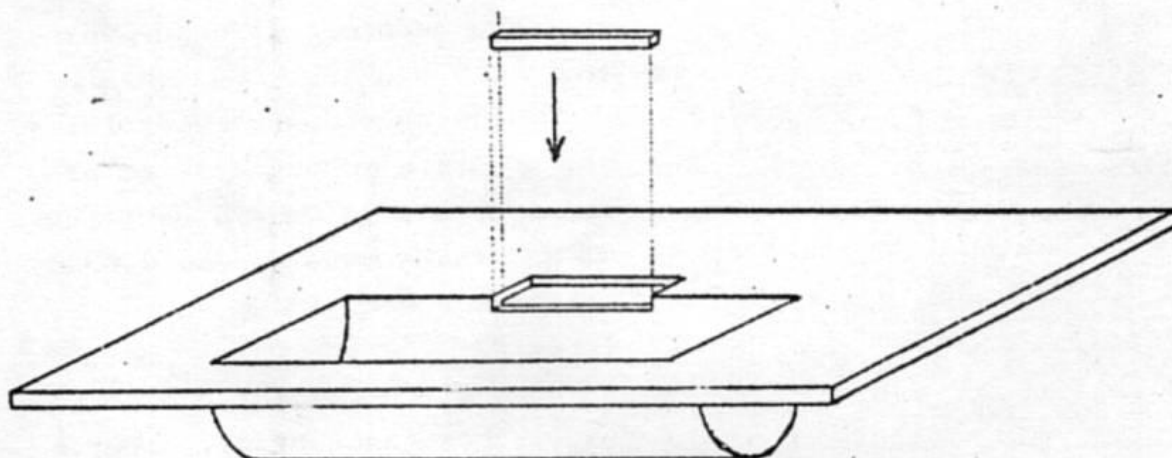
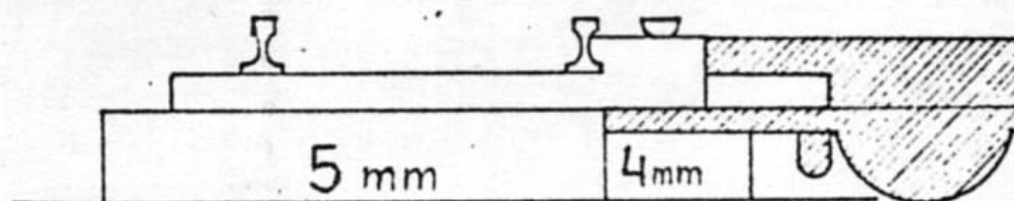
CENTRO-OESTE é uma publicação mensal da SOCIEDADE DE MODELISMO FERROVIÁRIO DE BRASÍLIA, Caixa Postal 07-0656 CEP 70.359 - Brasília - DF . Jornalista responsável: Flávio R. Cavalcanti, MTb 347 - DF. Os artigos podem ser reproduzidos com citação da fonte. NÃO PODE SER VENDIDO. Pedimos aos leitores que confirmem o recebimento nos próximos meses.

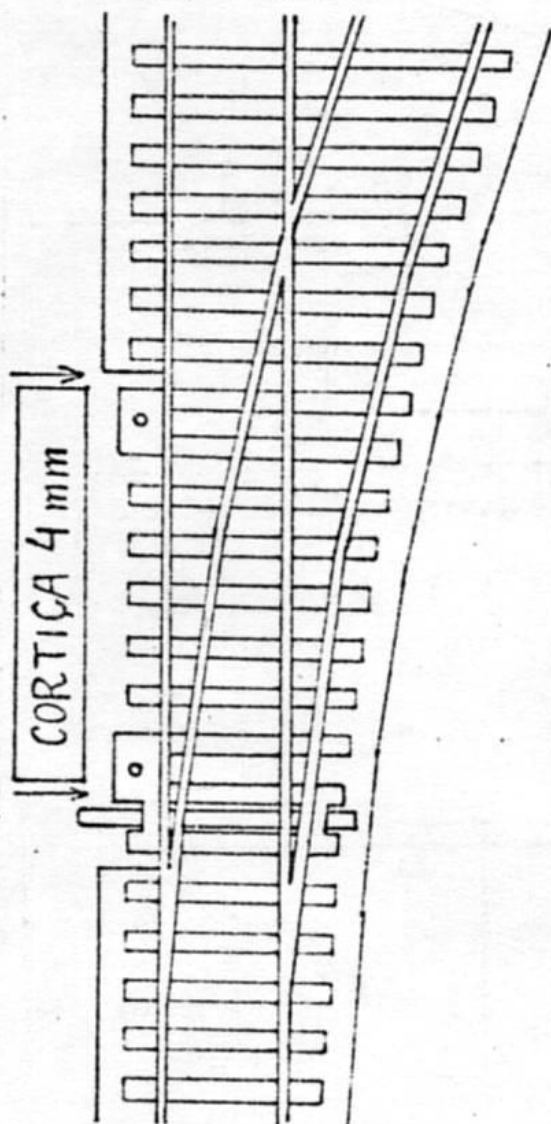
3/2

VIA PERMANENTE

REVENDO
UMA ANTIGA
SUGESTÃO

A receita do Informativo Frateschi nº 25 para disfarçar o aspecto das caixas de bobinas dos AMVs ("desvios") 4165 foi testada com sucesso na maquete do Flávio (568-2183). No local onde a aba da caixa deve encaixar-se embaixo dos dormentes, basta cortar uma seção do leito de cortiça (de 5 mm) e substituí-la por outra seção de cortiça mais fina (4 mm). O encaixe é firme e o modelista passou dois preguinhos pelos orifícios dos antigos parafusos, praticamente, apenas por desencargo de consciência. Qualquer ressalto da cabeça dos pregos (ou parafusos) deterá as locomotivas, ficando no caminho do "acabamento" dos truques.

Algumas caixas devem apresentar problemas, falhando ou perdendo força: É que não foram projetadas para trabalhar de cabeça para baixo. O problema foi solucionado pelo nosso diretor técnico José Carlos (274-2676), desco

brindo que o pino central, sem apoio, tende a cair, soltando-se facilmente do lugar e tendo emperrado seu curso para a direita e para a esquerda.

Desmonte a caixa de bobinas e retire a tampa superior (que irá ficar de cabeça para baixo), nivelando a beira da janelinha onde corre o pino manual. Nivele a beirada com um calço de aproximadamente 1 x 1 x 11 mm. Use somente dois pontos minúsculos de cola branca, para não tornar irreversível esta modificação do AMV 4165, e faça o teste.

OFICINA

FAÇA CABINES TAMBÉM PARA AS LOCOMOTIVAS G-12

O lançamento das locomotivas G-22U da Frateschi, com cabine iluminada, aumenta o interesse pela adaptação das antigas G-12 no mesmo sentido, de forma a equipar todas elas com maquinistas.

Para isto, é necessário destacar com muito cuidado (e com ferramentas adequadas) a "saia" inferior e a "varanda", da carcaça da G-12, após ter retirado os corrimãos metálicos. Depois, solte as duas laterais que formam o corpo externo com as janelas da cabine original. Observando a existência dos ressaltos no corpo da carcaça, que guiam a fixação dessas laterais, serre as seções do corpo que hoje fecham a cabine. Nesta fase, a carcaça perde toda rigidez, exigindo um cuidado especial ao colar novamente a "saia" e as laterais da cabine, para não deformar irremediavelmente a sua G-12.

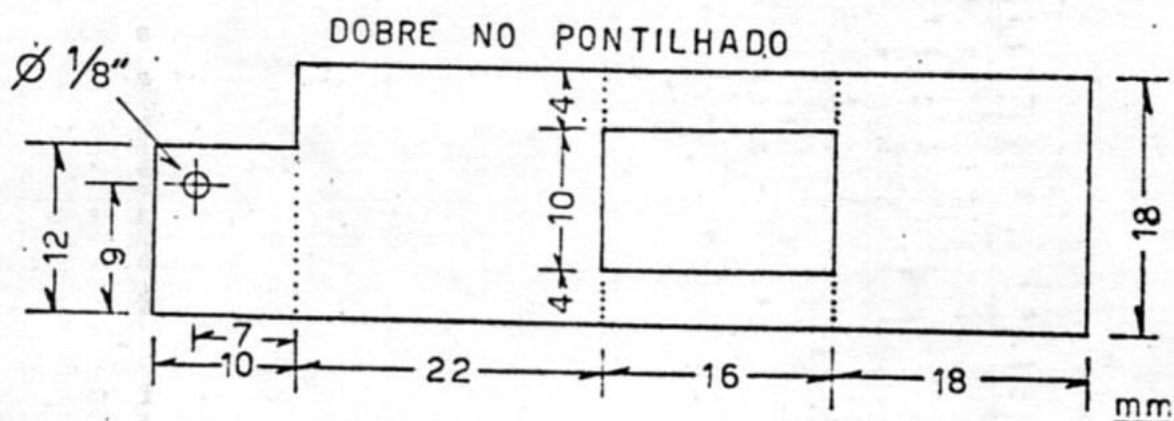
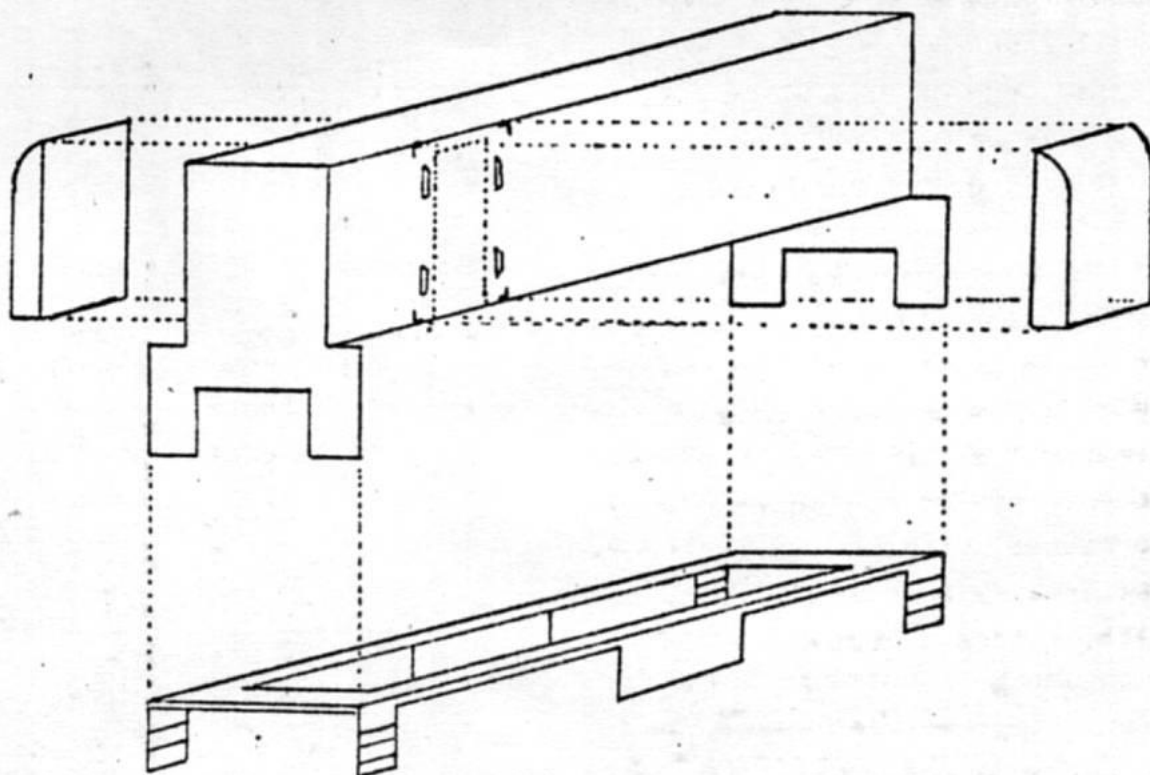
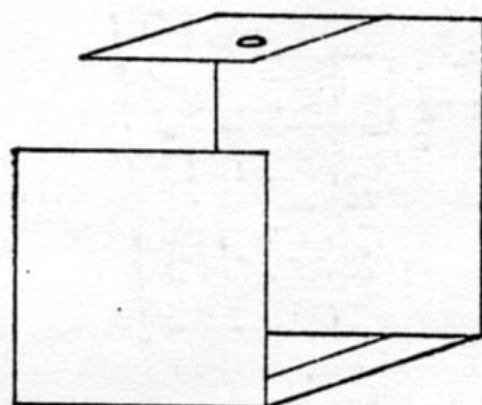
A segunda etapa da modificação consiste em preparar as paredes internas da cabine, utilizando uma chapa metálica de 0,5 mm, conforme o projeto do José Carlos (274-2676).

Note que o chão da cabine tem um rasgo retangular para aparafusar o conjunto à carcaça, junta-

DOBRE NO PONTILHADO

Ø 1/8"

4 10 4 12 9 18

7 10 22 16 18 mm

mente com a placa de iluminação. Uma vez fixada, o chão da cabine ficará um pouco acima do chassi metálico, permitindo acomodar os fios de alimentação com folga. O teto da cabine tem ainda uma reentrância para acomodar o diodo da placa do circuito impresso. A parede da parte frontal é rebaixada para permitir a entrada da iluminação. Agora, falta apenas pintar os painéis com os instrumentos e alojar o maquinista.

EXPOSIÇÃO SOBRE A E.F. MADEIRA-MAMORÉ TERMINA QUINTA-FEIRA

Encerra-se nesta quinta-feira (28/2) a exposição fotográfica da Sala Funarte sobre a construção, abandono e reativação da EF Madeira-Mamoré. Trata-se de visita obrigatória para o modelista brasiliense, seja por recuperar uma parte de nossa história ferroviária, que precisa ser preservada, seja por constituir material da maior importância se quisermos desenvolver algo realmente novo no panorama mundial do modelismo ferroviário.

A exposição reúne fotos desde a construção, documentada por Dana Merrill entre 1910/1912, até os trabalhos mais recentes de Michael Lewin (que agora exporá no MASP) e dos brasilienses Orlando Brito, Arthur Costa, Nelson Penteado e Kim-Ir-Sen, da Ágil, cujo acervo incendiou-se.

Na quarta-feira, 27, se conseguirmos reunir perto de dez modelistas na Funarte, às 18:30 horas, aproveitaremos a última oportunidade para assistir o audiovisual sobre a "Ferrovia do Diabo". Depois, restará o consolo de ver algumas das fotos nos números 36 e 42 da revista Cultura, do MEC, end.: sala 910 , CEP 70047, ou fone 223-2209.

FERROVIAS SÃO LIBERADAS DO CIP E GANHAM REGULAMENTAÇÃO

A RFFSA e demais ferrovias nacionais encontram-se agora inteiramente liberadas do Conselho Interministerial de Preços, embora pelo acordo com o Banco Mundial, a liberação estivesse oficialmente prevista apenas para 87. Com isto, o transporte ferroviário é colocado em condições de igualdade para disputar com o transporte rodoviário, através de uma estrutura tarifária mais flexível.

Ainda neste final de governo, o ministro Cloraldino Severo conseguiu unificar e atualizar o regulamento do transporte ferroviário de carga e passageiros, com a vantagem de não ter baixado nenhum "pacote". Ao contrário, tudo foi feito com a publicação antecipada do projeto, para o recebimento de críticas e sugestões.

Depois da Transamazônica (ministro Andreazza), da Ferrovia do Aço (Dirceu Nogueira) e a campanha eleitoral de Eliseu Resende, o ministro Cloraldino Severo foi um curto alívio: equilibrou as finanças da RFFSA, passou os subúrbios para a CBTU, devolveu a dívida e os subsídios à União e implantou a automação na localização de vagões (Sigo). É pena que foi só no finalzinho...

TELÉGRAFO

E.F. CARAJÁS
COMPLETA UM MÊS DE
FUNCIONAMENTO NO SÁBADO

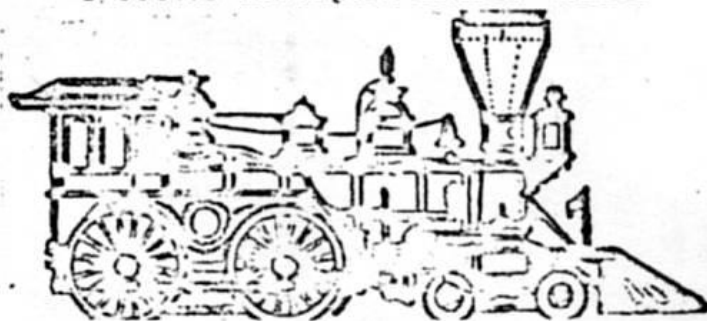
A construção da EF Carajás está terminada desde o último dia 2 de fevereiro, quando foi assentado o último trilho na pêra de carga na boca da mina. Considerada uma das maiores do mundo, a única ferrovia construída no Brasil nos últimos 20 anos foi feita em tempo récorde, pouco mais de 700 dias.

Seu custo foi reduzido de US$ 2,1 para US$ 1,4 bilhão, reduzindo-se o número dos pátios de cruzamento de 54 para 43 (apenas 18 construídos) e a camada de brita do lastro de 30 para apenas 20cm nesta fase inicial. Numa segunda etapa, a capacidade de transporte de minério será elevada de 15 para 35 milhões t/ano. O volume de terraplenagem foi reduzido de 110 para 100 milhões m^3 e as edificações reduzidas em 7,6 mil m^2 com redução ou supressão de postos de manutenção de locomotivas e outros serviços. Também houve uma simplificação nosistema de sinalização e controle (por microondas) e uma economia de 130 mil dormentes, aumentando o espaçamento entre-eixos para 54 cm e reduzindo o total de 2 mil para 1.850 dormentes/km.

Em pleno funcionamento, lá pelo final da década, o transporte de minério exigirá 82 locomotivas e 2.876 gôndolas em composições de três locomotivas e 160 vagões. Cada locomotiva terá uma força de 3 mil HPs; os vagões serão de 120 t (20,5 t de tara) e suas rodas são aumentadas para 38 polegadas de diâmetro.

O ciclo completo da viagem da mina ao porto, carga e descarga, será de 52 horas, a uma velocidade média de 42,8 km/h.

A seguir, damos mais algumas especificações de interesse dos modelistas ferroviários, sobre a EF Carajás:

.Extensão - 890 km
.Pontes e viadutos - 11,2 km
.Túneis - Nenhum
.Raio mínimo -
.Raio modal -
.Trilhos - 68 kg/m
.Bitola - 1.600 mm

12345678901234567890123456789012......12345678901234567890123456789012

U S E   E S T E   E S P A Ç O !

Ele é todo seu.

---1/2

Envie-nos os nomes e endereços de seus clientes. Mesmo aquele mais distante, que compra pelo reembolso ou que aproveitou uma viagem a negócios para conhecer as novidades em sua loja.
Eles receberão gratuitamente o
CENTRO-OESTE
por 12 meses. Um brinde para não perderem o contato.

---1/4

Altura	1 coluna	2 colunas
1/4	15 mil	25 mil
1/2	25 mil	35 mil
Total	35 mil	50 mil

Cada cliente lhe dá direito a um desconto de Cr$ 1 mil. É de graça.

1234567890123456789012345678901234567890123456789012345678901234567890123456789